



Al estar estrechamente relacionadas con el transporte activo, las actividades culturales y recreativas pueden ayudar a concienciar a la ciudadanía sobre los usos alternativos y el potencial de los espacios que están normalmente ocupados por el tráfico motorizado. De esta manera, pueden facilitar el cambio hacia ciudades más vivas y humanas y apoyar alternativas de movilidad urbana sostenible.

Categoría: innovación metodológica y del proceso

Descripción del problema

A pesar del cambio de paradigma general que se observa en las prácticas de planificación y diseño urbano, las ciudades se enfrentan con frecuencia a un nivel de aceptación bajo ante las medidas temporales o permanentes que se utilizan para restringir el uso del coche con un solo ocupante. Esta situación se debe a la falta de concienciación existente sobre la variedad de usos del espacio público y también sobre las alternativas de transporte, lo que a menudo lleva a tomar la decisión, no suficientemente informada, de utilizar el coche privado, aunque este no sea la opción más rápida, económica o saludable. Se observa, pues, una especie de círculo vicioso: cuanto más gente utiliza el coche particular, menos efectivo es este modo de transporte. Para mejorar esta situación, las autoridades locales y regionales invierten en infraestructuras para tráfico motorizado, mientras que ignoran los modos de transporte activo -como caminar e ir en bicicleta-, que quedan cada vez más limitados. En consecuencia, es cada vez más difícil viajar en un modo de transporte que no sea el vehículo privado.

En las áreas del extrarradio, hay todavía urbanizaciones sin conexión en transporte público y que carecen de buenas infraestructuras para caminar o ir en bici -carriles bici o muchas veces incluso aceras-. Es más, todavía hay casos donde los espacios peatonales se reducen a favor del tráfico motorizado, incluso en las zonas históricas de la ciudad y, en consecuencia, las personas se ven privadas de la oportunidad de ir andando o en bici, percibiendo estos modos de transporte, además, como algo demasiado peligroso. Paradójicamente, a menudo esta situación se da también en ciudades de tamaño pequeño o medio, donde las distancias son bastante cortas y donde, debido a los atascos en hora punta y a las calles de sentido único, se tarda más en desplazarse en coche que en cualquier otro medio.

Por otra parte, en algunos casos la gente está tan acostumbrada a la situación actual que ni siquiera se imagina que los espacios ocupados por coches aparcados o en movimiento puedan ser utilizados de otra forma.

En consecuencia, cuando los ayuntamientos intentan cambiar esta situación, se encuentran con una fuerte oposición. Para cambiar sus hábitos, la gente espera recibir algo a cambio. Deben tomar conciencia de los usos alternativos de los espacios dedicados al tráfico y estacionamiento de coches, así como del impacto de sus decisiones.

Cómo funciona

Para que la limitación de lo que muchas veces se percibe como un “derecho humano” -en este caso, la posibilidad de viajar en coche y aparcar en el centro de la ciudad sin apenas restricciones-, y para evitar que la gente se oponga a ello,

¹ Favouring spaces for people and active travel modes, see <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

la mejor alternativa es ofrecer algo interesante a cambio. En este sentido, las actividades culturales y recreativas pueden ser fundamentales para destacar los usos alternativos del espacio público que actualmente ocupan los coches. Además, pueden convertirse en un incentivo muy valioso. Por ejemplo, las personas que viajan en transporte público en vez de en su coche, o las que caminan o van en bicicleta, pueden conseguir una entrada gratis para actividades en gimnasios, piscinas, teatros, cines, espectáculos, presentaciones, debates, conferencias, etc...

Las autoridades públicas también pueden decidir prohibir el uso del coche en ciertas zonas o en toda la ciudad por un periodo más o menos

largo de tiempo, asignar nuevos usos temporales a un espacio público disponible y ofrecer descuentos a la gente. Hay ejemplos de este tipo de acciones en todo el mundo. Destaca entre ellas el “Domenica a passo” de Milán (Italia), no solo por su extensión en superficie (incluye toda la ciudad y no solo el centro o una zona limitada a algunas calles), sino también por la variedad de deportes y actividades de diferentes categorías que ofrece. Además, los incentivos no solo se limitan a los nuevos usos surgidos del espacio liberado.

Otra posibilidad es que una ONG o una asociación cívica inicie este tipo de medidas y atraiga a otros socios para que contribuyan a dar una oferta alternativa más completa.



@ Vlad Eftenie , “Street Delivery” Bucarest 2017



“Street Delivery” Bucarest – imágenes de distintas ediciones del evento



“Street Delivery” 2017 – imágenes de eventos organizados en Bucarest e Iasi

Una iniciativa más reciente y sencilla, también realizada en Bucarest, es el evento “Via Sport”: una de las calles más populares de Bucarest es liberada de coches durante los fines de semana del verano y es ocupada por instalaciones

deportivas. Esta iniciativa se considera parte de una estrategia de urbanismo táctico, que promueve el cambio con pequeños pasos mediante experimentos temporales de bajo coste.



@bucurestiulmeudrag.ro "Street Delivery" Bucarest 2017

Ventajas

Residentes: toman conciencia de la variedad de alternativas de movilidad, y también de las posibles opciones en cuanto al uso del espacio público. Pueden descubrir nuevos pasatiempos y llegar a conocer mejor sus ciudades. Estas iniciativas están creando importantes oportunidades sociales. Construyen y refuerzan un sentido de comunidad, conectando a personas que de otra manera no se hubieran conocido, incluso siendo vecinos, lo que beneficia también a la salud mental. A largo plazo, aportan también un beneficio para la salud física, no sólo porque reducen la contaminación del aire, sino también porque fomentan la actividad física y apoyan un cambio de hábitos.

Administración pública: se beneficia de una mayor aceptación, e incluso apoyo, para modos de transporte más sostenibles, una movilidad inclusiva e igualitaria.

Sociedades culturales y deportivas: consiguen una mayor promoción, se benefician de relaciones positivas y pueden atraer a nuevos clientes o incrementar la fidelización de sus usuarios actuales.

Desventajas, amenazas

Con independencia de quien las organice, este tipo de iniciativas necesita una amplia colaboración entre autoridades públicas, instituciones culturales o deportivas, ONGs y otros grupos de la sociedad civil. Es más, para conseguir resultados importantes, es necesario que sus logros

se difundan durante un periodo de tiempo más largo. Un acontecimiento aislado no es suficiente para cambiar de manera significativa la comprensión y los hábitos de las personas respecto a la movilidad urbana.

La mayor dificultad reside en movilizar y hacer que las diferentes partes interesadas trabajen de forma conjunta. Incluso si la sociedad civil y el sector privado son fuertes, este tipo de acciones no se pueden llevar a cabo sin la cooperación de las administraciones públicas ya que se necesitan permisos especiales. Una vez logrado esto, el riesgo puede estar en que, aún siendo bien valorado, el acontecimiento se quede en algo aislado, sin continuidad ni consecuencia en términos de actitud y alternativas para con la movilidad urbana.

Análisis de las partes interesadas: defensores y detractores

Este tipo de iniciativas tiende a recibir el apoyo de las ONGs y de diversas organizaciones de la sociedad civil (formales o informales). Los principales detractores suelen ser los comerciantes y, más raramente, las autoridades locales (como ocurrió en el ejemplo anterior de “Via Sport” en Bucarest), si no participan desde principio en la iniciativa o si no se les involucra como socios en una fase temprana del proceso de organización. Algunos residentes también podrían oponerse a este tipo de iniciativas, al ver en ellas una limitación de sus derechos.

Marco legal

Estas actividades solo necesitan permisos a nivel local, normalmente condicionados al apoyo de la administración pública. Si esta última es la promotora de la iniciativa o colabora como socio desde las primeras fases del proyecto, es menos probable que surjan problemas. El carácter temporal de los cambios y, por tanto, de los permisos necesarios tiende, además, a facilitar los procedimientos legales.

Alternativas estratégicas para las ciudades

Este tipo de acciones innovadoras pueden ser adoptadas fácilmente por ciudades que quieran ser más dinámicas y saludables y que deseen reducir el uso del vehículo privado y fomentar los modos de transporte activos. Se trata de una estrategia viva y real que puede facilitar el cambio en las pautas de movilidad hacia modos de vida más sostenibles, y también el desarrollo de un enfoque y una estrategia integrados a la hora de diseñar y gestionar la ciudad.

Responsabilidad de la administración municipal

Los departamentos de movilidad urbana y cultura definen (o aconsejan) el contenido de estos eventos, mientras que el departamento de comunicación juega un papel fundamental en su promoción. Para conseguir el éxito de este tipo de iniciativas es crucial una divulgación efectiva que haga que la información más importante llegue a la ciudadanía.

Buenas y malas prácticas (ejemplos)

STREET DELIVERY – Bucarest, Rumania

Breve descripción: en el año 2005 se puso en marcha un evento cultural para apoyar la creación de una ruta peatonal en la zona central de Bucarest que conectara una serie de parques, espacios públicos e instalaciones culturales. Desde 2007, pasó a llamarse “Street Delivery”, convirtiéndose en un acontecimiento anual sobre movilidad, con un contenido y participación que se ha ido incrementando progresivamente, y que al mismo tiempo se ha reproducido en otras ciudades rumanas (Cluj, Timișoara, Iași).

Elementos de interés:

Probar el uso alternativo del espacio urbano actualmente dedicado al tráfico motorizado con el objetivo de sensibilizar a las personas sobre las diferentes alternativas de movilidad que tienen, y a la autoridad local sobre las ventajas de las zonas peatonales.

Organizar acciones culturales y recreativas como un instrumento que facilite la aceptación y puesta en uso de zonas peatonales en el centro de las ciudades, promoviendo la movilidad sostenible.

Contexto - Descripción del problema: qué necesidades aborda

En los años 2004 y 2005, cuando se desarrolló por primera vez la idea, el centro de Bucarest no contaba con casi ningún espacio para peatones o ciclistas, ya que todo el espacio público existente -calles, plazas, aceras e incluso espacios verdes- estaba tomado por los coches, circulando o estacionados. "Street Delivery" fue ideado para convencer a la administración municipal de la necesidad de habilitar espacios para los modos de transporte activo y, sobre todo, de crear una ruta peatonal que conectara los principales centros culturales y recreativos en el mismo centro de la capital de Rumania.

Presentación detallada:

Iniciado por el Colegio de Arquitectos de Rumanía junto a la Fundación Cărturești, "Street Delivery" representa en la actualidad la medida más popular para la recuperación del espacio peatonal para una movilidad urbana limpia en Rumania. La idea surge en el año 2005, cuando se presenta oficialmente como "Pictor Arthur Verona Street Cultural Itinerary" ("itinerario cultural de la calle Pictor Arthur Verona"), que continúa en el año 2006 bajo el título "Your Street Is My Street" ("tu calles es mi calle"). En 2007 fue renombrado "Street Delivery".

Esta acción acompañaba a un Plan de Zona Urbana (ZUP) aprobado para el área de calle Episcopiei-calle Pictor Verona-Jardines Icoanei para su ejecución. Su objetivo era que las personas entendieran la diversidad de alternativas de movilidad con las que contaban y tomaran conciencia de los muchos usos posibles del espacio público y del potencial de las áreas peatonales. Durante el primer año, sólo se cerró temporalmente al tráfico motorizado la calle Pictor Arthur Verona -en el centro de la ruta cultural

establecida por el ZUP antes mencionado-, que fue ocupada por diferentes actividades, asociaciones y experimentos relacionados con la movilidad urbana. Muy bien recibido por los vecinos desde el primer momento, durante los años siguientes "Street Delivery" fue ampliando su zona de acción, con actividades más numerosas y variadas y una mayor participación. En el año 2010 se abrió una plaza peatonal junto a los Jardines Verona y la Iglesia anglicana. Por desgracia, unos meses después de su inauguración, la plaza comenzó a ser parcialmente ocupada por vehículos estacionados ilegalmente, pero tolerados por las autoridades debido la presencia de un restaurante en las cercanías. La ruta peatonal no llegó a establecerse por completo, incluso después de trece años del lanzamiento de "Street Delivery". Sin embargo, esta serie de acciones jugaron un papel muy importante en el cambio de mentalidad de la gente, atrayendo cada vez a más participantes que, aprendiendo de ella, desarrollaron nuevas acciones dirigidas a la movilidad urbana sostenible. Ha sobrevivido a los cambios políticos y sigue desempeñando un papel como potente instrumento de comunicación y educación de la población para lograr ciudades dinámicas y una movilidad urbana sostenible.

Se pueden encontrar más detalles, imágenes, informes y estadísticas sobre "Street Delivery" en:

<http://street.delivery/>

https://www.facebook.com/pg/StreetDelivery/about/?ref=page_internal

<http://blog.carturesti.ro/category/proiecte/street-delivery/>

<http://www.bucharest-tips.com/places/388-culture-cultural-centres-street-delivery>

DOMENICA A PASSO – Milán, Italia

"Domenica a passo" (traducido, "Paseo dominical") es una bella campaña de concienciación. Se inició en noviembre de 2011 para abordar los elevados niveles de contaminación del aire derivados de la especial localización de Milán en la llanura Padana, donde a menudo el aire es muy estable. Desde ese momento, se ha venido

realizando periódicamente, atrayendo cada vez a más socios, lo que ha contribuido a la ampliación de su impacto.

VIA SPORT – Bucarest, Rumanía

Esta iniciativa consiste en el cierre al tráfico motorizado los fines de semana estivales de una de las calles principales más agradables de Bucarest, utilizándose el espacio liberado para actividades deportivas. Tuvo un impacto social muy importante y fue muy bien recibido por los residentes. Al principio funcionó muy bien, hasta que cambió el poder político y el nuevo alcalde paró la iniciativa sin razón aparente.

Gante 2012 ‘LIVING STREETS’

Esta iniciativa consistió en rediseñar temporalmente los espacios públicos y fue llevada a cabo por residentes locales que se organizaron en pequeños grupos de trabajo temáticos. La administración municipal sólo actuó como faci-

litadora. Esta acción ayudó a la gente a comprender la variedad de usos que podían asignar fácilmente a los espacios públicos, sin tener que utilizar ningún recurso o mediante intervenciones mínimas, rápidas y de bajo coste. Además, estas actividades desempeñaron un papel esencial en la construcción de la comunidad, creando relaciones nuevas entre las personas y fortaleciendo las que ya existían.

Se peatonalizaron dos calles durante un mes y el tráfico motorizado fue reemplazado por mesas de picnic, columpios, árboles móviles o hierba, haciendo los barrios más habitables y atractivos para la gente. Se probaron también nuevas formas de movilidad -como bicicletas eléctricas y bicicletas con transportín-.

Resultados

La mayoría de la gente estaba a favor y los escépticos se fueron convenciendo.





Mejóro la interacción social.

Especialmente a los niños y niñas les encantó la iniciativa.

ZONAS HOGARES FRIBURGO (HOME ZONES)

<http://www.eltis.org/resources/videos/home-zones-freiburg>

Cuestiones pendientes

Es necesario un cambio de mentalidad para eliminar algunos límites artificiales entre distintas actividades. Por ejemplo, muchas personas siguen viendo a la bicicleta y a ir andando sólo como actividades de ocio, y no como un medio de transporte “real” y práctico. Una vez que se elimine esta idea preconcebida, la gente entenderá que puede ir del punto A al B al mismo tiempo que se divierte, hace algo de deporte, ahorra su tiempo y además disfruta de la vida en general.

Posible evolución a futuro

El uso de la cultura y del deporte como catalizadores de la movilidad urbana sostenible tiene potencial para evolucionar hacia un instrumento normalizado en la preparación e implementación de cambios en la movilidad urbana.

Cómo y dónde encaja en un PMUS

Esta innovación puede ser el elemento de conexión entre el PMUS y otras políticas o planes estratégicos relacionados con el desarrollo cultural, la protección del medio ambiente o la salud pública.

Autora

Irina ROTARU

Cities on the Move (CiMo)

tel: +33 6 65 16 73 04

+40 7 21 57 09 63

e-mail: oraseinmiscare@gmail.com ynarina@yahoo.co.uk

www.sump-network.eu

AVISO LEGAL: los autores son los únicos responsables del contenido de esta publicación. No refleja necesariamente la opinión de la Unión Europea. La Comisión Europea no se hace responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en ella. Todas las imágenes han sido facilitadas por los respectivos socios (a menos que se indique lo contrario) y su reproducción en esta publicación ha sido debidamente autorizada.



CIVITAS PROSPERITY ha recibido fondos del programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea en virtud del acuerdo de financiación nº 690636.